J. publ. E.
502/20.

J. publ. E.
502 (20
Nassfalracht

108.

Das Staffel-Recht

oder

die Stations-Fahrt auf dem Rheine

insbesondere

die Staffel-Gerechtsame der Stadt Maynz

in geschichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinsicht dargestellt.

La liberté du Commerce n'est pas une faculté accordée aux négociants de faire ce qu'ils veulent, ce seroit bien plutôt sa servitude: ce qui gêne le commerçant ne gêne pas pour cela le commerce.

Montesquieu de l'esprit des lois
Livre XX. chap. XII.

ST. MIN. DES AEUSSERN

1814.

de.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Inhalt.

Vorerinnerung.

Erste Abtheilung.

I. Geschichte und Gesetzlichkeit des Staffelrechts.

§. 1. Das Staffelrecht der Stadt Maynz und seine Beschaffenheit.

§. 2. Dessen Entstehungsgrund.

§. 3. Der Staffel wird zur Gerechtsame. — Privilegium des Kaisers Maximilian I. — Friedensschlüsse, Wahl-Capitulationen, und besondere Tractaten, zuletzt der Rheinschifffahrts-Octroi-Vertrag erkennen, und bestättigen denselben.

II. Verhältniße zwischen Maynz und Frankfurt rücksichtlich des Staffels.

§. 4. Tägliches Marktschiff, dermahl zwey Marktschiffe von Maynz nach Frankfurt, und umgekehrt.

§. 5. Ansprüche der Stadt Frankfurt — XI. Artikel der Octroi-Convention.

§. 6. Die Stadt Frankfurt verlangt auch noch für sich eine directe Fahrt nach Kölln, während ihren Messen, und außer denselben.

§. 7. Fortsetzung. — VI. Art. der Convention, desfalsige Entscheidung der Appellations-Commission.

§. 8. Jüngstes Beginnen und Eingriff der Stadt Frankfurt.

§. 9. Fortsetzung.

Zweyte Abtheilung.

III. Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Staffelrechts.

§. 10. Die Schifffahrt eines großen Flusses, wie jene des Rheins, ist der Gegenstand der Staats-Polizey.
§. 11. Das Staffelrecht erfüllt alle diese Bedingniße, es ist also nothwendig.
§. 12. Nähere Entwicklung der Nothwendigkeit und übriger Vortheile desselben.
§. 13. Es befördert die Sicherheit der Transporte.
§. 14. Durch dasselbe kommen die Transporte viel schneller an den Ort ihrer Bestimmung.
§. 15. Die Ausnahme im XI. Art., da sie die Schnelle der Transporte hindert, beweist noch mehr für die Regel.
§. 16. Die Stufenfahrt verbunden mit der Tour-ladung gewährt billige Frachten, und hebt im Ganzen den Credit des Rheinhandels.
§. 17. Weder die Freyheit des Flusses noch der Handel werden dadurch beschränkt.
§. 18. Der Staffel ist also ganz und ohne alle Ausnahme als allgemeine Staats-Polizey-Maßregel beyzubehalten.
§. 19. Die Octroi-Convention ist als eine solche vortreffliche Staats-Polizey-Maßregel beyzubehalten.
§. 20. Schluß.

Vorerinnerung.

Durch die zwischen dem deutschen Reiche, und Frankreich, im Jahr 1805 abgeschlossene Convention über den Rheinschifffahrts-Octroi, wurden die alten Einrichtungen des Umschlags, das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge, welche in den Städten Maynz und Kölln Statt haben, und die unter dem Nahmen des Staffelrechts bekannt sind, feyerlichst beybehalten, und genau bestimmt.

Diese beyden Städte fuhren also fort auf die Beobachtung dieses Rechts zu wachen, und dasselbe, wie ehemahls, nach den Vorschriften der Convention auszuüben.

Wie nützlich und förderlich inzwischen dies Staffelrecht dem rheinischen Handel seye; wie sehr die so nöthige Ordnung, Sicherheit und Geschwin-

digkeit der Transporte auf dem Rheine, bloß durch dasselbe gehandhabt werden könne; hat die seit mehreren Jahrhunderten ununterbrochene Ausübung und Befolgung desselben bewiesen.

Auch ward es nie bey den vorhergehenden Friedensschlüßen angefochten; unverändert erhielt es sich bis itzt in seiner vollen Ausübung.

Erst nach abgetretenem linken Rheinufer an Frankreich, kam bey den Unterhandlungen zu Rastadt dieses Staffelrecht zur Sprache; und es ist nur zu gewiß, daß bloß allein einige Städte des rechten Ufers hierzu die Veranlassung gaben, indem sie durch kleinere, damahls ausgestreuten Schriften das Staffelrecht der Städte Maynz und Kölln zum erstenmal in seinem Grundsatz als einen der Freiheit des Handels und der Schifffahrt höchst schädlichen Zwang zu verschreien sich bemühten, im Grunde aber dabey nichts anders zum Zwecke hatten, als in der damahligen, ihnen dazu schicklich scheinenden Epoche ihren Privat-Vortheil, und zwar bloß jenen einiger Dutzend Spediteurs für sich durchzusetzen.

Aus übel verstandener Freiheit des Flußes trug daher die Reichs-Deputation auf Aufhebung des Staffels an; und die Französische Gesandtschaft, noch unbekannt mit der Wichtigkeit dieses Rechts für die Schifffahrt und den Handel, war bereit, dieses nachzugeben, verlangte aber ihrer Seits, als conditio sine qua non, die Aufhebung der Zölle deutscher Seits auf dem Rheine.

Zum allgemeinen Wohl des Handels und der Schifffahrt, kam aber auf dem Congresse deshalben nichts zu Stande, indem die zur Bedingniß gesetzte Aufhebung der Zölle nicht angenommen wurde *).

Der Lünneviller-Friede folgte auf die abgebrochenen Rastadter-Unterhandlungen; allein auch dieser entschied nichts, weder über die Schifffahrt auf

*) Die Antwort der R. Deputation war: so glaubte man von Seiten der R. Deputation dahin antragen zu müßen, daß alle, die Rheinschifffahrt den Leinpfad, den Uferbau, die Zölle, die Mauthen und den Handel überhaupt betreffende Punkte, bis zu einem abzuschließenden eignen Handels- und Schifffahrts-Tractat auszusetzen, in so lange aber alles noch einsweilen in statu quo zu belassen seye. M. S. Geschichte der Rastadter Friedensverhandlungen, 4 Th. S. 60.

dem Rheine, weder über die Zölle, noch über das Staffelrecht, und so verblieb es in Hinsicht dieser Gegenstände bey dem Status quo, bis zu dem Rheinschifffahrts Octroi-Vertrag, welcher das Staffelrecht beyder Städte feyerlichst sanctionirte.

Die Stadt Frankfurt oder vielmehr, wie man gewiß weiß, nur einige ihrer Spediteurs, glaubten nun den gegenwärtigen Zeitpunkt benutzen zu müssen, um ihren vorgesetzten Zweck erreichen zu können. Sie veranlaßten durch einseitige Vorstellungen, daß nach kaum aufgehobener Bloccade der Veste Maynz, dem Stations-Controleur dieser Stadt eine Weisung von der Octroi-Behörde in Frankfurt zuginge, gemäß welcher, als eine ältere Befugniß erlaubt wurde, Güter von Frankfurt aus nach Kölln verführen zu dürfen, ohne im Hafen von Maynz umzuladen. Und doch ist eine solche directe Fahrt in dem VI. Artikel des Rheinschifffahrts-Octroi-Vertrags, und die Berufung auf ältere Befugniße in dessen CXXVIII. Artikel*) deutlich untersagt.

*) Art. 128. Man darf sich, um gegenwärtigem Ver-

Diese Vorgänge lassen keinen Zweifel übrig, daß das Staffelrecht der Städte Maynz und Kölln, und die Rheinschifffahrts-Verhältniße dermal bey dem erlauchten Congresse der hohen verbündeten Mächte zur ernstlichen Sprache kommen werde.

Man will daher von Seiten der Stadt Maynz, deren künftiger Landesherr und Beschützer noch unbekannt ist, den hohen Gesandtschaften die Gründe vorzulegen sich bestreben, welche für die Gesetzlichkeit, Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Staffels und der Stationen auf dem Rheine das Wort reden, und anschaulich darlegen, daß ohne diese Einrichtungen die vollkommenste Anarchie in der Schifffahrt herrschen, der fremde Waaren-Eigenthümer aber nie gesichert seyn würde; daß endlich diese Stuffen-

trag auszuweichen, oder ihn zu ergänzen, oder auszulegen, weder auf vorherige Tractaten, weder auf Grund oder andere Gesetze, noch Verordnungen, Verfügungen oder Herkommen, von wem und von welchen Gewalten diese Gesetze verlassen, und so alt und allgemein dieses Herkommen seyn möge, berufen, sondern der gegenwärtige Vertrag soll zur einzigen Richtschnur in allem dienen, was sich auf die Rheinschifffahrt, deren Polizey, und die zu entrichtenden Gebühren beziehet, dienen.

fahrt, verbunden mit der Rangladung, indem sie schnelle und sichere Transporte befördert, indem durch sie allein die möglichst billigen Frachten bestimmt werden können, der Freyheit des Handels nicht allein nicht hinderlich seye, sondern dieselbe in jeder Hinsicht befördere.

Erste Abtheilung.

I. Geschichte und Gesetzlichkeit des Staffelrechts zu Maynz.

§. 1.

Das Staffelrecht der Stadt Maynz, seine Beschaffenheit.

Seit den ältesten Zeiten übt die Stadt Maynz das sogenannte Staffelrecht (jus stapulae, droit d'échelle) aus. Dieses Recht enthält die Verbindlichkeit, für alle den Rhein hinauf- oder hinabfahrende Schiffe, in dem Hafen zu Maynz anzulanden, und ihre Ladungen in andere Schiffe umzuladen, welche dort in Bereitschaft stehen, um auf die fernere Station, oder in die Zwischenhäfen ungesäumt der Reihe nach abzufahren. Anfangs war auch damit das Recht verbunden, einige Gattungen von Waaren, besonders Lebensmittel, auf bestimmte Zeit zum Verkaufe ausstellen zu lassen; allein dieser unter dem eigenen Nahmen des Stapelrechts bekannte Zwang hat schon längstens aufgehört, und von diesem kann keine Rede mehr seyn.

§. 2.

Dessen Entstehungsgrund.

Die besondere Beschaffenheit des Rheins, die vielen ungleichen Tiefen, die unzähligen Felsen und Sandbänke, die öfteren Veränderungen durch Überschwemmungen, die man auf demselben von Basel bis Nimwegen trifft, erforderten von jeher, um diesen großen Fluß mit Sicherheit befahren zu können, Fahrzeuge von verschiedener, dessen besondern Eigenheiten angemessener Größe.

Die auffallende Verschiedenheit der ober- und niederrheinischen Schiffe, in Hinsicht ihrer Größe und Bauart, gibt davon den augenscheinlichsten Beweis; auch sind die den Rhein befahrende Schiffer nur jener Strecken wohlkundig, die sie mit ihren dazu geeigneten Schiffen von jeher befahren.

Die Natur des Flusses selbst machte daher schon bey dem Aufkeimen der Handlung und Schifffahrt auf demselben gewisse abgetheilte Strecken oder Stationen nöthig, wo umgeladen und mit andern Schiffen gefahren werden mußte.

Diese Orte wurden nun der Mittelpunct der Betriebsamkeit; Handelsleute und kundige Schiffer ließen sich dort nieder, sichere Häfen, gemächliche Einrichtungen zum Ein- und Ausladen und Aufbewahren der Güter, genaue Aufsicht zur Erhaltung der Ordnung in denselben, bothen die gewünschtesten Vortheile für die Handlung und Schifffahrt dar. Die Städte Maynz und Kölln vereinigten gleich Anfangs alle diese Vor-

theile; ihre gleichsam durch die Natur für die verschiedene Distanzen abgemessene Lage bestimmte sie zu den bequemsten Umladungs-Orten, und da auch schon zu Zeiten des großen rheinischen Städte-Bundes vom J. 1255 in diesen am Rhein Handel treibenden Städten Schifferzünfte sich zu bilden anfingen, so wurden, der Hafen von Maynz, als Mittelpunct der obern und niedern Rheinfahrt, und Kölln, für Holland und die obere Fahrt, Hauptstationen auf dem Rhein.

§. 3.

Der Staffel wird zur Gerechtsame. — Privilegium des Kaisers Maximilian I. Friedensschlüsse, Wahlkapitulationen, und besondere Tractaten, zuletzt der Rheinschifffahrts-Octroi-Vertrag erkennen und bestätigen denselben.

In der Folge bildete sich die Rheinschifffahrt und die Ober-Polizey auf diesem Flusse noch mehr aus. Das, was die Natur bereits als nothwendig und nützlich angedeutet hatte, ward zum allgemeinen Besten Gerechtsame, und die erwähnter Maßen lange vorher schon zu Maynz bestandene Staffel- oder Stations-Fahrt, ward nun durch ein Privilegium von Kaiser Maximilian I. zu Worms unterm 14. Jul. 1495 in ihrem ganzen Umfange bestätigt. (M. S. dies Privilegium in der Anlage Nr. 1.)

Dies Maynzische Staffelrecht ward daher im ganzen deutschen Reiche als ein Regale anerkannt, und in den Wahlkapitulationen mit allen übrigen den Churfürsten und Ständen ertheilten Privilegien jedesmahl un-

§. 2.

Dessen Entstehungsgrund.

Die besondere Beschaffenheit des Rheins, die vielen ungleichen Tiefen, die unzähligen Felsen und Sandbänke, die öfteren Veränderungen durch Überschwemmungen, die man auf demselben von Basel bis Nimwegen trifft, erforderten von jeher, um diesen großen Fluß mit Sicherheit befahren zu können, Fahrzeuge von verschiedener, dessen besondern Eigenheiten angemessener Größe.

Die auffallende Verschiedenheit der ober- und niederrheinischen Schiffe, in Hinsicht ihrer Größe und Bauart, gibt davon den augenscheinlichsten Beweis; auch sind die den Rhein befahrende Schiffer nur jener Strecken wohlkundig, die sie mit ihren dazu geeigneten Schiffen von jeher befahren.

Die Natur des Flusses selbst machte daher schon bey dem Aufkeimen der Handlung und Schifffahrt auf demselben gewisse abgetheilte Strecken oder Stationen nöthig, wo umgeladen und mit andern Schiffen gefahren werden mußte.

Diese Orte wurden nun der Mittelpunct der Betriebsamkeit; Handelsleute und kundige Schiffer ließen sich dort nieder, sichere Häfen, gemächliche Einrichtungen zum Ein- und Ausladen und Aufbewahren der Güter, genaue Aufsicht zur Erhaltung der Ordnung in denselben, bothen die gewünschtesten Vortheile für die Handlung und Schifffahrt dar. Die Städte Maynz und Kölln vereinigten gleich Anfangs alle diese Vor-

theile; ihre gleichsam durch die Natur für die verschiedene Distanzen abgemessene Lage bestimmte sie zu den bequemsten Umladungs-Orten, und da auch schon zu Zeiten des großen rheinischen Städte-Bundes vom J. 1255 in diesen am Rhein Handel treibenden Städten Schifferzünfte sich zu bilden anfingen, so wurden, der Hafen von Maynz, als Mittelpunct der obern und niedern Rheinfahrt, und Kölln, für Holland und die obere Fahrt, Hauptstationen auf dem Rhein.

§. 3.

Der Staffel wird zur Gerechtsame. — Privilegium des Kaisers Maximilian I. Friedensschlüsse, Wahlkapitulationen, und besondere Tractaten, zuletzt der Rheinschifffahrts-Octroi-Vertrag erkennen und bestätigen denselben.

In der Folge bildete sich die Rheinschifffahrt und die Ober-Polizey auf diesem Flusse noch mehr aus. Das, was die Natur bereits als nothwendig und nützlich angedeutet hatte, ward zum allgemeinen Besten Gerechtsame, und die erwähnter Maßen lange vorher schon zu Maynz bestandene Staffel- oder Stations-Fahrt, ward nun durch ein Privilegium von Kaiser Maximilian I. zu Worms unterm 14. Jul. 1495 in ihrem ganzen Umfange bestätigt. (M. S. dies Privilegium in der Anlage Nr. 1.)

Dies Maynzische Staffelrecht ward daher im ganzen deutschen Reiche als ein Regale anerkannt, und in den Wahlkapitulationen mit allen übrigen den Churfürsten und Ständen ertheilten Privilegien jedesmahl un-

widerruflich bestätigt. Ununterbrochen ward dieses Recht bis jetzt ausgeübt; die Reichsgerichte handhabten dasselbe jedesmahl, die Friedensschlüsse zu Ryswick, Rastadt und Baaden erhielten dasselbe aufrecht *); Verträge mit Straßburg vom 24. May 1681, mit Churpfalz vom 10. Febr. 1749 und der gemeinschaftliche Vertrag, wo die Krone Frankreich beytrat, vom 29. May 1751, befestigten dasselbe, und weit entfernt, wie einige neuere Widersager desselben behaupten wollen, daß es durch den Lüneviller-Frieden mit Bezug auf die vorhergegangenen aber unterbrochenen Unterhandlungen

*) In allen diesen Friedensschlüssen wurden alle Neuerungen, und neuerdings einzuführende Zölle u. d. g. auf dem Rheine untersagt, die bereits rechtlich bestehende aber gehandhabt. M. S. d. 34. Art. des Friedens von Baden, und den 52. jenes zu Ryswick: wo es heißt: Redeant quoque mox a subscripta pace commercia — durante bello prohibita in eam quae ante fuit libertatem, fruanturque utrinque omnes et singuli nominatim urbium imperialium et emporiorum hanseaticorum cives et incolae terra marique plenissima securitate, pristinis juribus immunitatibus, privilegiis et emolumentis, per solennes tractatus aut vetustam consuetudinem obtentis. — Wollte man im Gegentheile diese Friedensschlüsse anders verstehen, und darin die Aufhebung der Staffelrechte finden, wie könnte man sich es erklären, daß die Städte Maynz und Kölln nach diesen Friedensschlüssen im Angesichte von ganz Europa ihr Staffelrecht wie von jeher ungestört ausgeübt haben.

aufgehoben worden wäre, ward es in Gemäßheit des 39. Artikels des deutschen Reichs-Deputations-Schlusses vom 17. April 1803 durch die Convention über den Rheinschiffahrts-Octroi vom 4. May 1805 ausdrücklich mit seinen alten Einrichtungen des Umschlags und Umladens der Fahrzeuge beybehalten und bestättigt. (M. S. die Art. 3. 4. 5. und 6. dieser Convention in der Anlage Nro. 2.)

Hiernach theilt sich also der Strom, in den Oberrhein, oder die Strecke von Straßburg bis Maynz, in den Mittelrhein, zwischen Maynz und Kölln, und in den Niederrhein, zwischen Kölln und Holland.

Maynz ist als Stations-Stadt des Ober- und Mittelrheins, Kölln als solche für den Mittel- und Niederrhein angenommen.

II. Verhältniße zwischen Maynz und Frankfurt rücksichtlich des Staffels.

§. 4.

Tägliches Marktschiff, dermahl täglich zwey von Maynz nach Frankfurt gehende Marktschiffe, und umgekehrt.

Nie war die Stadt Frankfurt bey der Rheinschiffart betheiligt, noch weniger hatte sie eine eigene Fahrt auf dem Rheine, sondern sie erhielte durch das tägliche Marktschiff von Maynz ihre Waaren, und versandte dorthin andere auf dem nähmlichen Wege zur weitern Beförderung. Dieses Marktschiff, ehemahls ein Regale des Churfürsten von Maynz, ward besonders zu diesem Endzwecke, und zur schnellen Beförderung der in Maynz

für Frankfurt angekommenen, oder der von Frankfurt den Rhein hinab weiter zu versendenden Güter errichtet; deßwegen bestimmte auch die Rheinschifffahrts Octroi-Convention deren zwey, so daß täglich von Frankfurt und Maynz ein Marktschiff abfahren muß *).

Es durften daher in Gemäßheit des Staffelrechts niemahls Maynzer Schiffer Ladungen von Frankfurt herab den Maynzer Hafen vorbey nach Kölln führen. Nur aus besonderer Gnade und Vergünstigung der Churfürsten ward dieses bey drückenden Ereignissen, und besonderm Nothstande der Maynzer Schiffer auf bestimmte Zeit und Wiederruf jedoch selten verstattet. Denn im J. 1714, wo die Maynzer Schiffer dem Churfürsten die Bitte einreichten, ihnen zu erlauben nach Frankfurt zu fahren, dort Waaren einzuladen und sie herabbringen zu dürfen, schlug derselbe diese Bitte ab, weil, wie er sich im Decrete ausdrückt: »Dieß den Gerechtsamen und Regalien des Erzstifts zuwider, und dem Marktschiffe allein erlaubt ist, die Waaren von Frankfurt nach Maynz zu bringen.« — Inzwischen ließ doch in der Folge der Churfürst den Maynzer Schiffern, seinen Unterthanen, eine solche Vergünstigung und Ausnahm von der Regel durch ein Decret vom 4. September 1748 (M. S. Anlage Nro. 3) wegen den damahligen Churpfälzischen Irrungen auf ihr mehrmahliges Supliciren als nöthiges Rettungsmittel in solange angedeihen, als wegen den Churpfälzischen Hemmungen diese Nothhülfe erforderlich seyn würde.

*) Art. 24. der Octroi-Convention: Gleichwohl ist man in Hinsicht des Mayns übereingekommen, daß

Die Stadt Frankfurt suchte nun erst in den neuesten Zeiten hieraus für sich ein Befugniß zu folgern, allein mit welchem Ungrunde, zeigt die Sache selbst. Denn diese von dem Churfürsten zu Maynz, der damals privilegirte Rechte über den Mayn hatte *), sei-

die Schiffahrt dieses Flusses zwischen Maynz und Frankfurt gemeinschaftlich von den Schiffern dieser beyden Städte ausgeübt werde, und daß sowohl der eine als der andere Hafen von der Einrichtung der Wasserdiligence, bekannt unter dem Nahmen Marktschiff mit völliger Gleichheit Theil haben soll; so, daß nähmlich ein Marktschiff dem Hafen von Maynz gehörig, in derselben Zeit nach Frankfurt fahren wird, wenn ein anderes, welches dem Hafen von Frankfurt zugehört, sich nach Maynz begeben wird, und so vice versa. — Hiermit verbinde man auch den 6. Art. besagter Convention.

*) M. S. die Confirmation aller Privilegien des Erzstifts Maynz v. Karl IV. de 1356, wo es heißt: Universa privilegia — Super quibus cunque possissionibus — aquis, aquarum decursibus tam Rheui quam Moeni, rivis et fluminibus in iisdem navigandi transportandique juribus et jurisdictionibus omnimodes etc. Bey Lunig Spicileg eccles. Cont P. 1. p. 53. — Diese Confirmation ist von König Ruprecht 1400, von Kaiser Sigismund 1434 wiederholt. Im Lehnbrief Kaiser Maximilian II. von 1563 heißt es: Verleihen dem obgemeldten Erzbischof Daniel — Gericht, Zoll, Gelaid, Obrigkeit — und Jurisdiction, sie seyn auf Wasser oder Land, Rhein oder Mayn ꝛc. Bey Lunig c. l. p. 136.

nen Unterthanen ertheilte precäre Erlaubniß sollte und konnte für die Stadt Frankfurt keine Wohlthat noch weniger ein Recht seyn, da dieselbe keinen Theil an der Reinschifffahrt hatte, auch ward diese Vergünstigung nicht ihr verstattet; eben so wenig war diese Erlaubniß ein, den Maynzer = Schiffern zugestandenes Recht, weil dieselbe nach dem deutlichen Inhalt des Decrets wegen temporären Ereignißen aus bloßer Gnade und widerruflich verstattet worden ist.

Auch hat in vordern Zeiten die Stadt Frankfurt diese Fahrt nie als ein Recht prätendirt. Wenn auch in der Folge Maynzer = Schiffer nach aufgehörtem Beweggrunde der ertheilten Erlaubniß zuweilen noch derley Fahrten unternahmen, und auf die landesherrliche Gnade sündigten, so konnten solche einzelne, sehr oft von der Beamtung nicht bemerkte, oder um deßwillen connivirte Fälle, weil man ein Präjudiz zu fürchten keine Ursache fand, noch lange kein Recht für die Stadt Frankfurt begründet haben, da Maynzer-Schiffer für sich und zu ihrem Vortheile, nicht aber im Nahmen der Stadt Frankfurt, und um derselben ein Recht zu begründen, diese Fahrten gemacht haben.

Sehr oft sind aber auch derley Übertretungen von Seiten der Maynzischen Behörden mit dem Thurme oder Suspendirung von den Fahrten bestraft worden, und man könnte aus den älteren Acten der Chur-Maynzischen Rhente, welches die für die Rheinschiffahrts-Polizey vorzüglich beauftragte Stelle war, eine Menge solcher Untersuchungen, und von der Regierung auf ergangenen Bericht verfügter Strafen

anführen, wenn man nicht überzeugt wäre, daß fernere Belege dießfalls überflüßig wären, und bey diesen Bewandsamen kein für Frankfurt erworbenes Recht denkbar seyn könne.

§. 5.

Ansprüche der Stadt Frankfurt. XI. Art. der Convention.

Erst nachdem die Franzosen Maynz occupirt hatten, versuchte es die Stadt Frankfurt, oder vielmehr unter ihrem Nahmen einige Spediteurs, eine directe Fahrt durch dazu leichterdings gewonnene Maynzer-Schiffer sich zu verschaffen.

In dem damahligen Wirrwarr der Länderoccupationen, und bey dem so sehr mißverstandenem Freyheits-Systeme, das allen ehrwürdigen Rechten und guten alten Gewohnheiten den Umsturz brachte, schien hierzu der gewünschte Zeitpunkt gekommen zu seyn. Allein diesem allem ungeachtet, war die Stadt Maynz doch so glücklich, ein so unbefugtes Beginnen zu vereiteln, und die alte gute Ordnung beyzubehalten. Die Stadt Frankfurt inzwischen ruhte nicht, und war späterhin bey der zum Entwurf der Rheinschifffahrts-Octroi-Convention niedergesetzten Commission auf alle Art thätig; erhielt auch, zwar nicht was sie gesucht hatte, doch immer eine Ausnahme und Vergünstigung gegen die allgemeine Regel des Staffelrechts durch den XI. Artikel der Octroi-Convention (M. S. denselben in der Anlage Nro. 2.) In diesem Arti-

kel ward verstattet, daß die in der Stations-Stadt Kölln von Maynzer Schiffern, für Rechnung der Frankfurter-Kaufleute geladene, und nur für die Stadt Frankfurt bestimmte Waaren unmittelbar ohne in Maynz umladen zu müssen, nach Frankfurt gebracht werden könnten.

Wie sehr an und für sich diese gestattete Ausnahme dem Zwecke der Stufenfahrt hinderlich ist, wird man unten noch näher auseinander setzen und zeigen, daß dadurch alle von Kölln den Rhein hinauf bestimmte Güter viel später ankommen, als wenn alle Güter in die zur Station bestimmten Schiffe geladen, und diese dadurch eher volläſtig würden; aber nebst diesem wichtigen Hinderniß in der für den Handel im allgemeinen so nöthigen einförmigen Ordnung, überschritt die Stadt Frankfurt diese eingeschränkte Vergünstigung, sie dehnte sie zur Ungebühr auf alle von ihr nach ganz Deutschland zu spediren übernommene Güter aus, und ließ sogar deßfalls gedruckte Circularien austheilen.

§. 6.

Die Stadt Frankfurt verlangt auch noch für sich eine directe Fahrt nach Kölln während ihren Messen und außer denselben.

Nicht zufrieden, durch die Convention im XI. Artikel eine Ausnahme von der Regel erhalten zu haben, suchte die Stadt Frankfurt späterhin unter dem Vorwand der im X. Artikel im allgemeinen aufrecht

erhaltenen Meßfreyheiten, während denselben durch Maynzer- und andere Schiffer, und dann auch noch außer denselben durch Maynzer-Schiffer ausschließlich eine directe Fahrt zu erzwingen. Rücksichtlich der Meßfreyheiten ward durch den X. Artikel bestimmt, daß die Freyheiten der Frankfurter-Messen künftighin wie dieß zeither der Fall war, fortwährend bestehen sollten.

Die Entstehung dieser Meß-Freyheiten kann man füglich von der Frugalität der Vorzeit herleiten, wo viele Kaufleute des Nieder-Rheins sich friedlich und begnüglich zu Schiffe frachteten, nach Frankfurt mit den leeren Kisten gemächlich hinauf fuhren, und mit dort eingekauften Waaren behaglich wieder auf dem nämlichen Schiffe nach Hause steuerten. Die Personen waren der Haupt-Artikel; Staffelrecht und Umschlag aber hierbey nicht denkbar; und so blieben dann auch in der Folge, da von mehreren Orten unterhalb Maynz die Frankfurter-Messen mehr und mehr besucht, die Schiffe auch bey dem ausgedehntern Handel im Hinauffahren mit Waaren befrachtet wurden, diese von dem Umschlage zu Maynz befreyt; die Städte Düsseldorf, Hettorf, Kochheim, Trier, Koblenz, St. Goar, Bacharach, Boppart, Braubach und Bingen, welche auf diese Art die Messe bezogen, erhielten daher diese sogenannten Meßfreyheiten rücksichtlich des Staffels zu Maynz.

Es ist also offenbar, daß diese Vergünstigung auf keine Art der Stadt Frankfurt zukam, daß sie nur obenerwähnten Städten und nur für Meßwaaren

verstattet war. Die Stadt Frankfurt kann also während ihren Messen für sich eine directe Fahrt nach Kölln auf keine Art rechtfertigen.

Inzwischen veranlaßten dießfalsige Beschwerden, sowohl von Frankfurter Seite als auch von Seiten Maynz besonders, weil die General-Direction des Rheinschifffahrts-Octroi eine Fracht für die directe Fahrt von Frankfurt nach Kölln gegen den Sinn der Convention bestimmt hatte, daß der Minister des Innern von Frankreich, durch einen Beschluß vom 22. July 1808 dem General-Director des Rheinschifffahrts-Octroi den Auftrag ertheilte, ein öffentliches Zeugenverhör über den Umstand abhalten zu lassen: ob vor der Vereinigung des linken Rheinufers mit Frankreich die Fahrzeuge, welche zu Frankfurt für die unterhalb Maynz am Rhein gelegene Städte bestimmte Waaren eingeladen, während den Frankfurter Messen zu Maynz hätten umschlagen müssen, oder ob sie von diesem Umschlage befreyet gewesen seyen, und auf wie viele Tage jedes Jahres? (M. S. Anlage Nro. 4.)

Diese Zeugenverhöre wurden nun von den Beamten der Direction veranstaltet, und die Schiffer abgehört; von Seiten der Stadt Maynz aber ward Niemand weder bey den Verhören zugezogen, noch auch das Resultat davon bekannt gemacht, inzwischen hat man in der Folge erfahren, daß auch in den Aussagen die obengenannten Städte angeführter Maßen als zu diesen Freyheiten berechtigt angegeben worden; man konnte aber unmöglich denken, daß, wie es sich kürzlich bey

Gelegenheit der Mittheilung eines Berichtes des Octroi-Inspectors Herrn Ockart vom 26. November 1808 gegen alles Erwarten zeigte, man von Seiten der Octroi-Beamtung das Zeugenverhör über die vom Minister bestimmte Frage ausgedehnt, und auch auf die außer den Meßzeiten von Seiten Frankfurts verlangte directe Herabfahrt Fragstücke gerichtet hatte.

Da nun Maynzer-Schiffleute die abgehörten Zeugen waren, welche bey der von der Octroi-Direction in das Ungeheure getriebenen Anzahl der aufgenommenen Gilde-Schiffer sich durch ihr Zeugniß einen Verdienstzweig öffnen zu können die Gelegenheit fanden, so ist leicht zu denken, wie unpartheyisch ihre deßfalsige Angaben seyn konnten, besonders wo sie die oben (§. 4.) erwähnten präcären Vergünstigungen itzt als immer bestandenes Recht oder Observanz geltend machen zu können glaubten.

§. 7.

Fortsetzung. VI. Art. der Convention. — Desfalsige Entscheidung der Apellations-Commission.

Nebst dem, daß die Stadt Frankfurt erwähnter Maßen die in der Convention gehandhabten Meßfreyheiten zu ihrem besondern Vortheil ausdehnen wollte, behauptete sie trotz der deutlichen Bestimmung des V. Artikels auch noch außer den Meßzeiten eine directe Fahrt nach Kölln durch Maynzer-Schiffer ausüben zu können. Sie bezog sich in ihren deßfalls überreichten Denkschriften auf eine vorgebliche Observanz, die sie

aber nur in den den Maynzer-Schiffern vom Churfürst ertheilten Vergünstigungen finden konnte; sie führte sogar zu ihrem Behuf die Analogie mit der im XI. Artikel ihr Ausnahmsweise gestatteten Fahrt an.

Dieser Gegenstand kam also vor der im Artikel 123 der Convention angeordneten Commission zur Entscheidung, und diese wies durch ihren Beschluß vom 18. Februar 1808 die Stadt Frankfurt und ihren Handels-Vorstand nach dem klaren Buchstaben des VI. Artikels *) und dem Geiste der Rhein-Schiffahrts-Octroi-Convention mit ihrer unbefugten Forderung definitif ab. (M. S. diesen Beschluß nebst Entscheidungsgründen in der Anlage Nro. J.)

§. 8.

Jüngstes Beginnen und Eingriff der Stadt Frankfurt.

Nach einer so bestimmten, auf das Rheinschiff-

*) VI. Art. der Convention: die nämlichen Vorschriften (der im vorhergehenden Artikel bestimmten Verbindlichkeit des Umladens) sollen für jene Fahrzeuge gelten, welche den Rhein hinunter fahren; dem zu Folge sollen alle diejenigen, welche ebenfalls oberhalb Maynz geladen worden sind, nicht weiter fahren können, als in den Hafen dieser Stadt, woselbst sie ihre Ladungen in andere Fahrzeuge übersetzen müssen, so wie jene, welche zu Maynz oder an einem andern Orte zwischen Maynz und Kölln geladen worden sind, an dem Hafen von Kölln nicht vorbeyfahren können, ohne ihre Ladung in andere große oder kleine Schiffe übergesetzt zu haben.

fahrts-Gesetz gegründeten, und dasselbe authentisch erklärenden Entscheidung hätte man glauben sollen, daß die Stadt Frankfurt sich beruhigen, und dem pecuniarischen Vortheile einiger ihrer Spediteurs die wohldurchdachte, dem rheinischen Handel und Schifffahrt so lange wohlthätige allgemeine Ordnung endlich vorziehen würde: — auch blieb von dieser Entscheidung an, die Herabfahrt von Frankfurt in der gesetzlichen Ordnung, bis, zum größten Erstaunen der durch eine fünf monatliche Bloccade hart bedrängten Stadt Maynz, kaum einige Tage nach dem Einzuge der verbündeten Heere in ihre Mauern, eine Weisung von der Rheinschifffahrts-Octroi-Behörde, dd. 13. May l. J., an den Stations-Controleur zu Maynz anlangte, in welcher erklärt wird, »daß man sich aus mehrfachen Gründen »veranlaßt gesehen habe, dem Frankfurter Handels»stande die von demselben nachgewiesene Be»fugniß wieder einzuräumen, wornach sie ihre »Güter durch Maynzer-Schiffer in Maynzer-Schiffen »von Frankfurt nach Kölln bringen lassen dürfen, ohne »in Maynz zur Umladung gezwungen werden zu kön»nen.«

§. 9.

Fortsetzung.

Die Stadt Maynz durch die Bloccade von allen Communicationen abgeschnitten, ohne einen Beschützer der sie hätte vertreten können, war leider in die Unmöglichkeit versetzt, ihre Gründe und Widerlegung ge-

gen die von dem Handelsstande zu Frankfurt nachgewiesene Befugniß vorzubringen; und sie ist überzeugt, daß diese Weisung nicht erfolgt seyn würde, wenn sie vorher gehört worden wären.

Der Frankfurter Handelsvorstand konnte daher sehr leicht durch einseitige Vorlegung scheinbarer Besitzausübungen, deren wahre Beschaffenheit aber oben zergliedert worden, und durch Verschweigung aller gegen die prätendirte Fahrt obwaltender unwiederleglicher Gründe eine Art von Befugniß erkünstlen, und eine Weisung erwirken, wodurch in einem provisorischen Zustande der Dinge, bestehende und so feyerlich sanctionirte Rechte mit einem Federzug in dem Augenblicke vernichtet werden sollten, wo man deren Aufrechterhaltung und besondern Schutz auf das zuversichtlichste zu hoffen die froheste Aufmunterung hatte.

Die Stadt Maynz glaubte daher, es dem allgemeinen Wohl und ihrem künftigen Landesherrn schuldig zu seyn, in ihrem noch zur Zeit verwaisten Zustande alles aufzubiethen, eine so gesetzlich und wohlthätig bestehende Gerechtsame nach Kräften zu wahren. Sie machte daher bey dem damahligen General-Commissariat und bey der darauf gefolgten vereinigten Regierung die dringendsten Verwendungen, um bis zur endlichen Entscheidung der hohen verbündeten Mächte den Status quo unverändert zu erhalten, wobey sie dann auch geschützt worden ist.

Zweyte Abtheilung.

III. Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Staffelrechts.

§. 10.

Die Schifffahrt eines großen Flusses wie die des Rheins ist ein Gegenstand der Staats-Polizey.

Der Rhein, einer der größten Flüsse Europa's, ist zugleich auch das belebendste Verbindungsmittel des rheinischen und deutschen Handels für die Länder zwischen dem Rhein, der Mosel, dem Mayn, dem Neckar, der Lahn, der Lippe und der Maas. Vor dem Kriege war dieser Handel sehr bedeutend, und es ist nicht zu zweifeln, daß bey dem nunmehr zurückgekehrten Frieden, und den zuversichtlich für die Zukunft zu hoffenden weisen Einrichtungen, derselbe aufs neue wieder aufleben werde. Man kann ihn füglich in Activ- Passiv- und Transit-Handel eintheilen. Der Activhandel begreift den Waarenversand nach Holland aus den Ländern Jülich, Berg, Cleve, Maynz, Trier und Kölln, ferner aus dem Nassauischen, aus Franken, Schwaben, Elsaß und der Schweiz; diese Waaren bestanden vorzüglich in Wein, Weinessig, frischen und trockenen Früchten, Korn, Dörrgemüßen, Hirsen, Hanf, Nürnberger-Waaren, Mineralwasser, Bauholz, Meubel, und auf alle Art verarbeitetes Holz. Der Passivhandel bestand in allem, was diese Länder aus Holland bezogen, als Gewürzen, Medicamenten, indischen Waaren &c., und die Transporti-

rung dieser Waaren in die verschiedenen Länder auf dem Rhein und den Nebenflüssen bildete den Transithandel, der entweder durch die Besorgung des Eigenthümers, oder durch die Dazwischenkunft dritter Personen, welche die weitere Versendung der ferne herkommenden Güter gegen eine gewisse Belohnung, und gegen Ersatz der Kosten und Auslagen, übernehmen, welch letzterer Handel den Speditions-Handel ausmacht.

Man konnte füglich das Jahr durch 1300 Schiffe von verschiedenen Größen zu 2000, 1500, und 1000 Centner annehmen, welche mit diesem Handel beschäftigt waren.

Wie wichtig nun für das allgemeine und besondere Staats-Interesse dieser Handel sey, zeigt sich von selbst; der Fluß, der ihn allein belebt und unterhält, erfordert daher die besonderste Aufmerksamkeit der Staats-Gewalt. Es ist schon oben bemerkt worden, und die Erfahrung bestätigt es, daß die Schifffahrt auf dem Rhein mit vielen Beschwerlichkeiten verbunden ist. Dieser Fluß ist reissend und tief, seine öfteren Überschwemmungen ändern fast jährlich an sehr vielen Orten sein Bett, er nimmt Inseln weg, und bringt wieder andere hervor, abgerissene, und in ihm versteckte Bäume, Felsen, und Untiefen, machen seine Fahrt äußerst gefährlich, und erfordern unnachläßig ein jährliches Studium dieser verschiedenen Strecken; deßhalben können auch nur, wie bereits angemerkt worden, jene Schiffer ihn mit Sicherheit befahren, die sich blos allein auf diese Distanzen mit den der Wasserhöhe angemessenen Fahrzeugen beschränken, woher dann

von den ältesten Zeiten her die Stufen- und Stationsfahrt die einzige Sicherheit gewährt.

Wie könnte nun bey diesen Bewandsamen, bey der Wichtigkeit des rheinischen Handels für ganz Deutschland, und bey der besondern Beschaffenheit dieses Flusses die Staats-Gewalt müßig seyn, und die Schifffahrt auf demselben ohne wohlthätige Aufsicht, und bestimmte Ordnung sich selbst und der Willkühr der Schiffleute, oder den Speculationen der Transport-Übernehmer, überlassen! Eine Staats-Polizey auf demselben ist also unentbehrlich, sie ist Pflicht, damit der Waaren-Empfänger auf alle Art gesichert, und der Credit des Flusses wie seither erhalten werde.

Dieses kann aber nur dadurch bezweckt werden, wenn die Fahrt auf dem Rheine nach den Localitäten und nach der bisherigen Erfahrung auf das sicherste eingetheilt, wenn bey den Verladungen die genaueste Ordnung eingeführt, wenn für gute Aufbewahrungs-Orte in den Ein- und Ausladungshäfen, für gute Vorrichtungen in denselben, als Krahnen, Waagen und geschickte Arbeiter gesorgt wird, wenn endlich die genaueste Aufsicht besteht, daß weder schadhafte Schiffe zum Transporte gebraucht, noch auch diese durch untaugliche Schiffer geführt werden.

§. 11.

Das Staffelrecht erfüllt alle diese Bedingnisse, es ist also nothwendig.

Die schon seit den ältesten Zeiten den Rheinischen

Churfürsten über den Rhein und die die Schifffahrt theils durch Kaiser und Reich übertragene, theils durch landkündige Observanz ausgeübte Gerechtsame, die wegen der Sicherheit, Ordnung und Bequemlichkeit des Handls und der Schifffahrt auf den Rhein zwischen diesen Churfürsten geschlossene Vereine *) und dann das dabey seit mehr dann fünf Jahrhunderten bestehende Staffelrecht der Städte Maynz und Kölln, alles dies liefert den anschaulichsten Beweis, daß von jeher eine Staats-Polizey auf dem Rheine existirte, und daß diese Polizey nicht besser und nicht zweckmäßiger, als durch die staffelmäßige Fahrt, und die so vortrefflich gelegenen Stationsplätze ausgeführt werden konnte. Nichts spricht unwiderleglicher dafür, als die durch eine so lange Erfahrung erworbenen wohlthätigen Resultate, und würde diese wegen ihrer offenbaren Nothwendigkeit und Nutzen in der Folge zu einem Recht erhobene Staffel- und Stations-Fahrt sich durch die unruhigsten Zeiten hindurch, bey allen bisherigen Friedensschlüssen, Wahlkapitulationen und übrigen Reichsgesetzen erhal-

*) Diese Vereine hatten bekanntlich und zwar jene nach dem Landfrieden vorzüglich die Erleichterung und Bequemlichkeit des Commerzes zum Gegenstande als die Beschlüsse für Anlegung und Verbesserung der Leinpfade, die Verfügungen für die Unterkunft der Schiffe beym Eisgange, für die sichere Ausladung der Waaren durch Krahnen, die Verordnungen, wie die Ladungen in den Schiffen selbst sollen vorgenommen werden, für die geschwinde Fortschaffung der Güter ꝛc. M. S. Verein von 1717.

ten haben, wenn dies Recht dem Handel und der Schifffahrt schädlich gewesen, oder denselben Fesseln angelegt hätte.

Dieses Recht erfüllt alle Bedingniße, die eine wohlgeordnete Staats-Polizey über den Rhein fordern kann, darum ward es auch, Trotz den Widersprüchen welche einige Speditions-Plätze unter dem Vorwande der vorgeblich herzustellenden Freyheit des Handels und der Schifffahrt begründen wollten, in der Convention über den Rheinschifffahrts-Octroi als Haupt-Basis unverkennbar zum Grunde gelegt. Die aufgeklärten Verfasser dieses Vertrags konnten nicht deutlicher die Nothwendigkeit der als Oberpolizey Maßregel beyzubehaltenden alten Einrichtungen des Umladens aussprechen, als es im 3. Art. geschieht, wo sie den Grund hinzufügen: »Dergestalt, daß die Schifffahrt in dem obern, mittlern, und untern Theile des Rheins durch diejenigen Fahrzeuge, deren Bau und Ladungsfähigkeit am besten einem jeden dieser Theile des Flusses gemäß eingerichtet ist, und durch diejenigen Schiffer ausgeübt werden soll, welche die meiste Kenntniß und Erfahrung davon zu besitzen Gelegenheit haben« und dann ferner im Eingange des 3. Art. wo es heißt: Da die Anordnungen der vorhergehenden Artikel bloß das Beste des Handels zum Zwecke haben, dem daran gelegen ist, daß die weitern Versendungen der Waaren geschwind, ordentlich und sicher geschehen rc. rc.» Endlich im 14. Art. »Da die Rheinschifffahrt große Geschicklichkeit und Erfahrung

erfordert, so wird — die aus den zwey Stations-Städten gehende Schifffahrt einer besondern Schifffahrtsgilde ausschließlich anvertraut.« ꝛc.

Es ist daher außer allem Zweifel, daß das Staffelrecht sowohl nach seiner Natur betrachtet, als auch gemäß einer langjährigen Erfahrung zur Handhabung einer wohlverstandenen Staats-Polizey unumgänglich nothwendig ist. Eine genauere Zergliederung von dessen unbestreitbaren Wirkungen auf Handel und Schifffahrt wird dieß noch in ein helleres Licht setzen.

§. 12.

Nähere Entwicklung der Nothwendigkeit, und der übrigen Vortheile desselben.

Da es unwidersprechlich erwiesen ist, daß wegen der besondern Beschaffenheit des Rheins derselbe mit der nähmlichen Gattung von Schiffen in seiner ganzen Länge nicht befahren werden kann, und der Augenschein es zeigt, daß von Strecke zu Strecke verschiedene Fahrzeuge erfordert werden, die der jedesmahligen Tiefe angemessen sind, da die Natur und die Erfahrung seit Jahrhunderten gezeigt hat, daß diese Strecken richtig zu Maynz und Kölln abgetheilt sind, und an beyden Orten von jeher passende Schiffe und erfahrne Schiffer sich befinden, so wird niemand mehr zweifeln, daß die bis itzt bestandene Staffel- oder Stufen-Fahrt nöthig, und eine unumgängliche Polizey Maßregel seye, die die Natur selbst befohlen und angedeutet hat.

Dieß ist so wahr und in der Sache selbst gegründet, daß, wie man sich zu Maynz fast täglich überzeu-

gen kann, die Schiffe, welche in Gemäßheit der im 11. Art. der Octroi-Convention der Stadt Frankfurt zugestandenen Ausnahme direct den Hafen von Maynz vorbey nach Frankfurt fahren dürfen, diese directe Fahrt nicht fortsetzen können, sondern genöthigt sind, ihre Ladung in andre Schiffe umzuladen, weil das von Kölln kommende Schiff mit seiner Ladung unmöglich in den Mayn und nach Frankfurt fahren kann. Diese nöthige Umladung geschieht nun in der Entfernung von einer viertel Stunde ober Maynz im Angesichte des Hafens der letztern Stadt an der sogenannten Maynspitze; diese ist aber von aller menschlichen Wohnung und Hülfe entblößt, sie ist gegen keinen Wind gedeckt, auch ereignete sich schon bey unversehens hereingebrochenem Sturme manches Unglück an derselben. — So weit kann Eigensinn, geglaubter Vortheil eines Speditions-Monopol und übel verstandene Freyheit führen! allein der Staats-Gewalt kann es nicht gleichgültig seyn, wenn auf solche Art mit Hindansetzung der nahgelegenen Hülfsmittel die allgemeine Sicherheit der Transporte, und fremdes Eigenthum unverantwortlich gefährdet ist. Der Erfolg zeigt vielmehr zu deutlich, daß die Ausnahme des 11. Artikels, da sie nicht in der Absicht ausgeübt werden kann, in welcher sie gegeben worden, nähmlich wegen der directen Fahrt nach Frankfurt, von den gefährlichsten Folgen in Rücksicht der Sicherheit der Transporte ist, und um deßwillen schon es zu wünschen und zu hoffen ist, daß bey der künftigen Revision der Octroi-Convention dieselbe wieder zurückgenommen und es bey der allgemeinen Regel zum Wohl des Ganzen belassen werde.

Wie wichtig dieser Umstand der Appel-Commission des Octroi geschienen habe, beweist ihr motivirter Beschluß, (M. S. Anlage Nro. 5) der zwar nichts ins Besondere entscheiden konnte, weil kein nahmhafter Fall angeführt war, dessen angeführte Gründe aber hinlänglich darthun, wie sehr diese directe und jede über die Stationen hinaus gehende Fahrt dem allgemeinen Sicherheits-Grundsatz zuwider läuft, und die größte Aufmerksamkeit der Staats Gewalt erregen muß.

§. 13.

Es befördert die Sicherheit der Transporte.

Die erwiesene Nothwendigkeit der Staffel- oder Stuffen-Fahrt und des Umladens an den Stations-Orten, wenn diese Einrichtungen gehörig angewandt, und als unwandelbarer Staats-Polizey-Grundsatz befolgt werden, begreift in sich schon die größt möglichste Sicherheit der Transporte, und man kann bestimmt behaupten: ohne Umladungsplätze sind die Waaren-Transporte auf dem Rheine nicht gesichert.

In den, seit so vielen Jahrhunderten zu Stations- und Umladungsplätzen bestimmten Städten Maynz und Kölln, sind von jeher alle Erforderniße der sichersten Ein- und Ausladungen in dem immerwährend besten Zustande vorhanden. Krahnen, Magazine, Lagerhäuser und Waagen entsprechen daselbst allen Bedürfnißen; mit der strengsten Aufsicht wird unter den Augen und Beywirkung der Handlung auf die Ordnung beym Ein- und Ausladen gewacht, die angekommenen und zum Umladen bestimmten Waaren, werden sorg-

fältig untersucht, ob sie nicht beschädigt worden, und der allenfalsige Schaden wird verbessert, kein Schiff darf zum Einladen beygestellt werden, ohne daß es von den von der Handlung selbst gewählten und dazu beeideten Kunstverständigen genau untersucht worden, ob es zur Fahrt tauglich sey. Die in dem Stationshafen die fernere Fahrt in der Tour oder der Reihe nach übernehmenden Schiffer sind anerkannt der zu befahrenden Strecke kundig, und müssen durch ihr Betragen und Redlichkeit das öffentliche Zutrauen der Handlung besitzen, ohne deren desfalsiges Zeugniß sie als Rheinschiffer nicht angenommen werden. Durch die Stationshäfen bildet sich eine ausgesuchte Pflanzschule von geschickten Schiffern, und wird sich immer in dem Maaße erneuern und erhalten, als die Stationsfahrten gehandhabt werden. Alles dieses, das man nur bey der Staffelfahrt und in den Stationshäfen vereinigt antreffen kann, bietet die volleste Sicherheit dar; hierzu kömmt noch, daß, da wie noch weiter unten erläutert werden wird, durch das staffelmäßige Umladen der Güter diese in verschiedene Fahrzeuge vertheilt werden, auch die mögliche Gefahr getheilt ist, wo sonst immer bey einem sich ereignenden Unglück die sämmtlichen zusammen verladenen Güter dem Eigenthümer zu Grunde gehn.

§. 14.

Durch dasselbe kommen die Transporte viel schneller an den Ort ihrer Bestimmung.

Aber nicht allein gewährt diese Stufenfahrt und

das damit verbundene Umladungs-Recht volle Sicherheit, sondern es befördert auch noch vorzüglich die Schnelligkeit, mit welcher die Waaren an ihre verschiedenen Bestimmungs-Orte gebracht werden können. Der Grad von Geschwindigkeit der Transporte, welcher durch diese Stufenfahrt erreicht wird, kann in den bestehenden Verhältnissen des Rheinischen Handels keine andere an die Stationen nicht gebundene Fahrt leisten; denn vermittelst dieser Stationen-Fahrt kommen alle Berg- und Thalgüter in den Stations-Plätzen schneller zusammen, weil jeder dorthin aus den Zwischenhäfen fahrende Schiffer nicht auf ein bestimmtes Quantum zu sehen braucht, indem er gewiß ist, in dem Stations-Hafen Rückladung zu erhalten; er fährt also aus seinem Hafen mit einer geringeren Ladung dorthin ab, als er es ohne diese Einrichtung mit seinem Schaden thun müßte. Die auf solche Art von der andern Station und den Zwischenhäfen eingebrachte Güter werden nun in die zur fernern Station bereit liegenden Tour- oder Rang-Schiffer verladen *) und da

*) Die Tour- oder Rangladung ward wegen der damit verknüpften Ordnung, Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte in den Stationshäfen eingeführt. Sie ist eine Art von Vertrag zwischen der Handlung und dem Schiffer, also eine wohlthätige Anwendung der Kaufmännischen Freyheit. In Gemäßheit dieser Einrichtung werden die ankommenden Schiffer nach ihrer Ankunft verzeichnet, und kommen nach dieser Reihenfolge in Ladung. Sie ist daher eine den Handelsstand zunächst angehende Local-Einrichtung, und die Aussetzliste ward An-

durch die von allen Orten her sich versammelnden Güter natürlicher Weise eine volle Ladung schnell sich bildet, so ist es augenfällig, daß auch die Abfahrt der Tourschiffe zur andern Station schneller von Statten geht. Diejenigen Schiffer aber, welche Güter in den Stationshafen gebracht haben, laden dort wieder die Güter ein, welche für ihre Häfen auf der Station angekommen, und dort sich gesammelt haben; und so geht der Transport der Waaren aus den Zwischenhäfen unaufgehalten fort, während dem in den Stationshäfen sehr schnell eine volle Ladung sich bildet.

Wie viel anders würde es sich aber verhalten, wenn die Stufenfahrten und die Stationsplätze aufgehoben werden sollten, wenn die Verladungen nach willkührlichen Bestimmungen gemacht und übernommen werden könnten? der bisherige ordentliche Gang würde dadurch gänzlich umgeändert werden.

Der Schiffer, welcher seine Nahrung nur auf den Stationshafen berechnen konnte, und die Einfuhr in denselben als Nebensache betrachtete, kann nun bey aufgehobenen Stationsfahrten nicht mehr wie vorher auf Rückladung rechnen. Er ist daher genöthigt, volle Fracht in seinem eigenen Hafen zu suchen, die aber bey den vielen Einladungs-Plätzen längst dem Rhein wohl ohne Vergleich länger zurückbleiben muß, als dies in den Stationshäfen geschähe, weil diese bey der beste-

fangs von einer gemischten Commission von zwey Handelsleuten und einem Schiffer jedesmahl gemacht, und der Erfolg rechtfertigte vollkommen diese Einrichtung.

henden Stationsfahrt den allgemeinen Sammelplatz von Gütern bilden.

Ein Beyspiel wird dies noch anschaulicher machen. Der Mannheimer-Schiffer, welcher mit erweislichem Schaden nicht unter 2000 Centner eine Fahrt unternehmen kann, geht bey bestehender Stufen- und Stationsfahrt schon mit 300 Centner zu Thal, und begnügt sich also mit dem siebenten Theile seiner gewöhnlichen Ladung. Wenn er aber bey Aufhebung der Stationsfahrt nicht mehr auf volle Rückladung rechnen kann, wie dies alsdann sicher der Fall seyn würde, so müßen die 300 Centner, mit denen er sonst ohne Bedenken abgefahren wäre, zurückbleiben, bis sich in seinem Hafen eine volle Ladung für ihn anhäuft, welches aber aus leicht begreiflichen Ursachen mehrere Monate lang andauern kann; indem nur in den Stationshäfen, und vermittelst der Stufenfahrt, Güter, die aus den Zwischenhäfen und Nebenflüssen kommen, hinreichend sich sammeln, um volle Ladungen zu bilden, während in diesen einzelnen Häfen eine solche Menge nie vorhanden seyn kann, folglich auch dieser Schiffer in dem gegebenen Falle so lange warten muß, und nicht eher als mit voller Ladung abfahren kann, wenn er nicht den größten Schaden leiden will. Dies nämliche gilt nun auch für alle übrigen Rheinhäfen, bald mehr bald weniger, und beweist unwidersprechlich, daß nur durch die Stufenfahrt, und das Umladen in den Stationshäfen, die größte Schnelligkeit der Transporte auf dem Rhein bezweckt werde.

§. 15.

Die Ausnahme im XI. Artikel, da sie die Geschwindigkeit der Transporte hindert, beweist daher noch mehr für die Regel.

Den besten Beweis, daß nur durch allgemeine Beobachtung der Stufenfahrt und des staffelmäßigen Umladens Geschwindigkeit der Transporte erzielt werde, liefert die der Stadt Frankfurt im XI. Artikel der Octroi-Convention gestattete Ausnahme. Es ist notorisch, und kann durch die Hafen-Register von Kölln und Maynz belegt werden, daß so wohl die directen Ladungen nach Frankfurt selbst, als auch wegen diesen die übrigen nach Maynz bestimmten, und in der Tour zu ladenden Güter außerordentlich verspätet werden. Die Ursache davon liegt offen am Tage; denn da ohne diese Ausnahme im XI. Artikel alle zu Kölln angekommene Güter ohne Unterschied den nach Maynz ausgesetzten Tourschiffern verladen worden wären, folglich ihre Ladung sich schneller completirt hätte, so wird nun wegen dieser Ausnahme das nach Frankfurt bestimmte Gut von dem übrigen gesöndert; hierdurch sammelt sich viel langsamer eine volle Ladung nach Frankfurt, und die der Tourladung entzogene Frankfurter-Güter verspäten diese ebenfalls, wodurch dann seit diesem Artikel eine Stockung für die Oberfahrt sich zeigt, die dem Handel nicht vortheilhaft seyn kann; oft war der Schade unberechenbar, der durch die verspatete Ankunft die Eigenthümer der Transporte für Schreck und Straßburg, für den Neckar und den Mayn traf. Man weiß auch bestimmt, daß die Frankfurter Handelsleute selbst

über die Langsamkeit ihrer directen Fahrt klagen, und einige von ihnen, welche Güter über Maynz empfingen, solche, trotz der erwähnter Maßen gelähmten Tourfahrt, viel eher vermittelst des Marktschiffes erhielten, als die zu gleicher Zeit in Kölln angekommenen, aber direct eingeladenen, zu Frankfurt anlangten. Verbindet man nun diesen Umstand mit jenem oben §. 12. angeführten, rücksichtlich der nöthigen Ausladung dieser sogenannten directen Fahrt, unter Wegs an der Maynspitze; so wird man die richtige Folgerung ziehen, daß nur die reine Befolgung des Staffels die wohlthätigen Resultate der Sicherheit und Geschwindigkeit für den Rheinhandel gewähre, hingegen jede Ausnahme davon, die nur einzelnen Spediteurs nützlich seyn kann, Eines oder das Andere, gewöhnlich Beydes, gefährde, folglich nie gestattet werden sollte.

§. 16.

Die Stufenfahrt, verbunden mit der Tourladung, gibt billigere Frachten; sie hebt im Ganzen den Credit des Rheinhandels.

In den Stations-Häfen sammeln sich alle Güter, dort sammeln sich ebenfalls die Schiffer aller Distanzen; und jeder kann darauf zählen, daß er in seiner Tour eine Ladung erhält, und wenn die Anzahl Schiffer verhältnißmäßig ist *), so trifft ihn auch in kürzerer Zeit

*) Die dermalige Anzahl der Schiffer ist durch die zu leichterdings von der ehmaligen Octroi-Direction bewilligten Aufnahmen in die Gilde zu der unverhältnißmäßigsten Größe angewachsen. Vergebens

die Reihe, und er kann allenfalls im Laufe von zwey Monaten auf eine Berg- und eine Thalfahrt rechnen. Der auf diese Weise ununterbrochen beschäftigte Schiffer fährt um einen kleinen Verdienst, und wird doch wohlhabend, weil dieser Verdienst sich so oft wiederholt.

Hierdurch müssen denn die Frachtpreise nothwendiger Weise viel niedriger werden, und daher gewährt die Stufenfahrt auch noch nebst den erwähnten Vortheilen der Transporte auf dem Rheine, auch jene der Wohlfeilheit; und da diese von Messe zu Messe regulirt werden, so sind auch desfalls keine Unterschleife denkbar.

Wie sehr durch alles dieses der öffentliche Credit des Rheinhandels gewinnen müsse, leuchtet zu sehr in die Augen, als daß deßfalls ein fernerer Beweis nöthig seyn sollte. — Sicherheit, Geschwindigkeit und billige Frachten, was könnte der Waaren-Empfänger noch mehreres fodern und wünschen! — und dieß alles leistet

wurden Erinnerungen dagegen von Seiten der Handelskammern zu Kölln und Maynz gemacht. Der Fehler war geschehen. Es müßte daher in Zukunft keine Aufnahme ohne das Gutachten des Handelsstandes geschehen; für jetzt aber müßte die Schiffer-Anzahl reducirt, und die unthätig gewordenen durch eine von den beybehaltenen Schiffern, durch Beyträge von ihren Frachten, zu bildende Kasse unterstützt werden, bis sie durch Todesfälle oder sonstige Eröffnungen wieder einrücken könnten.

das Staffelrecht zu Maynz und Kölln, aber auch dieses allein. —

Denke man sich nun im Gegentheil gänzliche Aufhebung dieses Rechts; gestatte man jede Fahrt und jede Art der Verladung auf dem Rheine nach Willkühr der Schiffer und des Handelsmanns, welche Unordnungen, und endlich welche Anarchie müßte nicht daraus entspringen! — Die Ungleichheit des Rheines würde immerhin Ausladungen und Umladungen nöthig machen, wenn man ihn mit großen Schiffen befahren, und doch nicht weder Maynz noch Kölln als Ausladungs-Plätze benutzen wollte: aber wo sind solche Punkte wie Maynz und Kölln von der Natur selbst zu Umladungs-Plätzen durch die passende Entfernung und Wassertiefe bestimmt?

Entweder müssen also die in beyden Häfen bereits bestehenden kostbaren Vorrichtungen anderwärts mit außerordentlichen Kosten erst errichtet, und dadurch Frachten und sonstige Abgaben auf Kosten der Waaren-Empfänger erhöht werden, oder die Ladungen würden in kleinere Fahrzeuge vertheilt werden müssen, und mancher Handlungs-Commis, und mancher gewinnsüchtige Spediteur wenig um die Sicherheit und Erhaltung des Guts bekümmert, für welches er nach der Verladung nicht mehr haftet, und das alsdann blos dem Eigenthümer, nach der bekannten Regel, zu Grunde geht, macht nur mit jenem Schiffer Accord, der ihm am meisten für die Fracht vergütet, und so wird das Gut des Eigenthümers oft einem schlechten Schiffe, einem ungeschickten Schiffer, und dennoch um hohe Fracht anvertraut werden.

Hierdurch also würde fürs Erste alle Sicherheit in Hinsicht des Fahrzeugs und dessen Führers verschwinden, aber zugleich auch nach dem bereits oben §. 15 Gesagtem müßten die Waaren viel langsamer sich sammeln und viel später ankommen, oder endlich, was eben so schlimm für den Handel wäre, um etwas mehr Geschwindigkeit in diese freyen Transporte zu bringen, würden sich Gesellschaften von Transport-Unternehmern bilden, die die wenigstnehmenden, folglich auch die unzuverläßigsten Schiffer sich zugesellten, und würden ein dem rheinischen Handel äußerst drückendes Monopol errichten, wodurch nothwendig der Credit dieses Handels gänzlich aufhören müßte.

Wie viel anders verhält es sich in jeder Hinsicht bey genauer Befolgung des so weißlich eingeführten, und so lange gut und zweckmäßig befundenen Staffelrechts! dieß allein ist auf Ordnung, Sicherheit, Geschwindigkeit und Billigkeit der Frachten berechnet, dieß allein gibt und erhält den Credit des Rheinischen Handels und der Transporte. Der ferne wohnende Kaufmann ist dadurch wegen seinen Waaren beruhigt, er kann durch die vermittelst des Staffels gehandhabte Ordnung im Voraus schon alle seine Neben-Spesen berechnen, er weiß die Stunde der Ankunft seiner Güter, er erwartet sie ruhig, und kann auf keine Art übervortheilt werden.

§. 17.

Weder die Freyheit des Flusses noch der Handel werden dadurch beschränkt.

Alle vorhergegangene Friedensschlüsse, wie bereits erwähnt worden, bedingten die Freyheit der Flüsse beson-

ders des Rheines, und doch blieben die auf denselben bestehende Gerechtsame gehandhabt, nur und vorzüglich die Anlegung neuer Zölle und Einführung neuer Rechte wurden untersagt. Dieß beweißt schon hinreichend, daß man den Staffel der beyden Städte nichts weniger als der freyen Schifffahrt hinderlich, sondern als das Wohlthätigste für dieselbe und den Rheinischen Handel von jeher angesehen, und denselben als eine nothwendige Maßregel gehandhabt habe, deren treffliche Resultate dann auch die längste Erfahrung bestättigt hat. Man hat in den vorhergehenden §. §. gezeigt, wie sehr diese Einrichtung des Umladens und der Stufen-Fahrt alles das befördere, was die Schifffahrt sichern und die Handlung beruhigen kann; durch sie wird Niemanden der Gebrauch des Flusses untersagt, sie schreibt nur die Art und Grundsätze vor, nach welchen der Fluß zur allgemeinen Sicherheit und zum allgemeinen Besten des Handels befahren werden muß, sie ist die höchstnöthige Polizey dieses großen Flusses, ohne welche selbst sogar keine Freyheit denkbar ist. Jeder Bürger in einem Staate opfert gerne einen Theil seiner natürlichen Freyheit auf, um die Vortheile einer guten gesellschaftlichen Ordnung zu genießen, wie viel mehr muß dies bey einem Flusse Statt finden der wie alle Seen, Ströme und alle in dem Staatsgebieth befindliche Gewässer unter der Oberherrschaft des Staats steht, der so vielen Staaten gemein ist, und um deßwillen schon eine allgemein begründete Staats-Polizey und allgemeine Gesetze haben muß, damit keine oft sich einander stöhrende Particular-Verfügungen das Ganze

verwirren, und eine höchst schädliche Anarchie hervorbringen.

Man würde daher den Begriff von Freyheit zu weit ausdehnen, wenn man alle die Schifffahrt auf dem Rhein so wohlthätig leitende Einrichtungen und bestehende Fundamental-Gesetze als dieselbe beschränkend ansehen wollte, da im Gegentheile diese erwiesener Maßen unumgänglich nöthig sind, und nur erprobte gute Zwecke haben.

Gerade dasjenige, was einige Spediteurs und Speculanten dermahl als Freyheit so sehr anpreisen, was sie, geleitet von Privat-Interesse, so sehr wünschen, dies wäre nichts weniger als Freyheit: nebst dem, daß, wie bereits erwiesen worden, durch Hinwegschaffung aller so gut berechneten, und durch den Erfolg gerechtfertigten Einrichtungen der Stufenfahrt Sicherheit, Geschwindigkeit der Transporte, kurz der ganze Credit des Rheinstromes verschwänden, würden Monopole der Transporte und der Schifffahrt entstehen, uud diese sammt dem Handel in Ketten legen.

§. 18.

Der Staffel ist also ganz, und ohne alle Ausnahme, als allgemeine Staats-Polizey-Maßregel beyzubehalten.

Aus allem, was bis hierher von der wichtigen, höchstnöthigen, der Rheinschifffahrt und Handel so wohlthätigen Einrichtung des Staffels und Umladens in den Städten Maynz und Kölln gesagt worden, kann

keinen Zweifel mehr übrig lassen, daß dieselbe als allgemeine Staats-Polizey-Maßregel beybehalten werden müße. Man hat aber auch überzeugend dargethan, wie mit jeder Ausnahme die Güter-Sammlung sich mindert, wie die Abfahrt des Tourschiffers verspatet, und die so beruhigende sich schnell folgende Vertheilung der Waaren vereitelt wird, wie dadurch Kaufleute leiden, welche eigene Güter dem Rhein anvertrauen; besonders sind diese verderblichen Folgen bey der Ausnahme im XI. Artikel der Octroi-Convention für das Ganze in die Augen fallend; denn durch dieselbe befindet sich das schnelle Sammeln der Güter von allen Richtungen her, und das geschwinde Abfahren des Stations-Rangschiffers durch die Menge Güter, welche dem Tourschiffer entzogen werden, ganz besonders gelähmt, und das allgemeine Wohl der Schifffahrt und Handlung wird dem Wohle einzelner Individuen aufgeopfert.

Soll nun, wie es nach richtigen Grundsätzen nicht wohl bezweifelt werden kann, diese Staffelfahrt und Umladung in beyden Städten ferner als nöthige Fluß-Polizey beybehalten werden, so muß dieselbe ohne alle Ausnahme, und besonders mit Aufhebung des XI. Artikels in der Octroi-Convention, so wie es von jeher gewesen, als Grundlage festgesetzt, und blos allein die den erwähnten niederrheinischen Städten vergünstigten Meßfahrten belassen werden.

Die Stadt Frankfurt ist dadurch im mindesten nicht gefährdet, vielmehr erhält dieselbe ihre von Kölln kommende Waaren vermittelst des Marktschiffes zwischen

Maynz und Frankfurt viel eher, und sie kann die den Rhein hinab zu versendende Güter viel geschwinder auf dem nämlichen Wege befördern. Dies lehrte die so lange vorher bestandene Ordnung der Dinge. Nur einige Frankfurter-Spediteurs, die sich in neueren Zeiten durch dies directe Geschäft einen nahmhaften Vortheil zu verschaffen wußten, würden darunter leiden. Allein wie wäre es denkbar, daß, um Mittelpersonen zu begünstigen, ein nur durch das Zusammenwirken Aller wohlthätiges Princip durch Ausnahmen zerstört, daß das, was Zweck ist, aufhören, und eine bloße Nebensache begünstigt werden könnte?

§. 19.

Die Octroi-Convention ist als eine solche vortreffliche Staats-Polizey-Maßregel beyzubehalten.

Der nach dem Lüneviller-Frieden, und in Gemäßheit des §. 39 des Reichsdeputations-Schlusses errichtete Octroi-Vertrag, befaßt die Commerzial- und Schifffahrts-Verhältnisse des Rheinstromes, und enthält zwey Gegenstände, die Einrichtung und Erhebung der Rheinzölle, und eine Rheinschifffahrts-Polizey über den Transport der Güter, so wohl aus den Intermidiär- als aus den Stationshäfen Maynz und Kölln.

In Hinsicht des letztern Gegenstandes wurden durch diesen Vertrag die alten Einrichtungen des Staffels und Umschlags in Maynz und Kölln beybehalten, und

dieselbe als Stations-Städte für den Ober- Mittel- und Niederrhein bestimmt; (Artikel 3, 4, 5, 6) die Schifffahrt ward in die große und kleine eingetheilt, und für Erstere eine gemeinschaftliche Gilde ausschließlich errichtet; die kleine Schifffahrt, welche die Stationen nicht passiret, aber allen Schiffern beyder Ufer frey belassen. (Artikel 14 — 21) Die Frachten wurden nach diesem Vertrage von der Octroi-Direction, nach vorläufig eingeholtem Gutachten der betheiligten Handelskammern und Obrigkeiten, von einer Frankfurter-Messe zur andern regulirt, (Artikel 13) die Form, unter welcher die Schifffahrt betrieben werden soll, ist durch die mit jedem Schiffe zu führende Manifeste vorgeschrieben. (Artikel 91) Alle diese und noch mehrere, auf die Ordnung, Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte abzweckende Vorschriften der Convention, sind unverkennbar vortrefflich, und verdienen in jeder Hinsicht als Basis auch fernerhin zum Grunde gelegt zu werden: indem, einige nöthige Veränderungen abgerechnet, diese Convention als Muster einer unter mehreren Staaten gemeinsamen Fluß-Polizey angesehen werden kann.

Es müssen aber immer bey deren Anwendung beyde obenerwähnte in derselben enthaltene Gegenstände und Rechte der Octroi-Direction von einander unterschieden bleiben, um die jedem Staate zukommenden eigenthümlichen landesherrlichen Rechte nicht zu beeinträchtigen.

Im eigentlichen Sinne hat das Schiffahrts-Octroi bloß die Erhebung der statt des Zolles eingeführten

Octroi-Gebühren, und die Zoll-Polizey in ihrem ganzen Umfange zum Gegenstande, dann hat die Octroi-Direction die Aufsicht und die Handhabung des Ganzen sowohl in Ansehung der Gebühren-Erhebung, als auch der übrigen, die Fluß-Polizey und die desfalsigen Einrichtungen betreffenden Vorschriften *).

Diese Aufsicht und Handhabung darf daher nicht mit der Territorial-Hoheit und Gewalt der Landesherren der Rhein- und Stationshäfen in Collission kommen, diesen muß die Polizey auf ihrem Ufer nach dem Geiste der Convention selbst ungekränkt belassen bleiben, wie dieß der 17. Artikel derselben deutlich verfügt, indem er verordnet, daß die Reglements von der Staatsgewalt erlassen werden müssen, unter welcher die Häfen gelegen sind **). Eben so wenig soll auch die Octroi-Verwaltung sich in die den Handel allein interessirende Gegenstände einmischen, indem

*) Art. 43. Das Octroi erhält einen General-Director, dessen Geschäft seyn wird, das Ganze zu leiten, über die Einrichtung und Erhebung der Schifffahrts-Octroi-Gebühren zu wachen, die Einförmigkeit und die vorgeschriebene Erhebung zu handhaben, und auf alles ein wachsames Auge zu haben, was auf das Octroi Bezug haben kann, so wie für die Vollziehung der gegenwärtigen Convention besonders zu sorgen.

**) Art. 17. Die Anordnungen, welche die Organisation und Polizey dieser (der Schiffer) Gilde betreffen, sollen für Kölln durch den Präfecten des Ruhr-Departements, und für Mayns durch den Präfecten vom Donnersberger-Departements bestimmt

dadurch derselbe dem Entzweck einer gesunden Staats-Polizey zuwider, unnatürliche Hindernisse finden würde.

§. 20.

Schluß.

Die Vortheile dieser einfachen, für Handel und Schifffahrt allgemein nützlichen Einrichtungen, des Staffels der Städte Maynz und Kölln können nun nach dem bis jetzt Gesagten keinem Zweifel mehr unterliegen. Die richtige, von der Natur selbst den besondern Eigenschaften des Flusses angemessene Abtheilung der Stationen, und nöthigen Umladungs-Plätzen; die in deren Häfen sich befindende Vorrichtungen; die dort sich immer fort bildende und erhaltende Pflanzschule der Schiffer; die Vorsichts-Maßregeln, welche über die Tauglichkeit der Fahrzeuge, über das Ein- und Ausladen, und den Zustand der Güter daselbst angewandt werden, geben die möglichste, und beruhigendste Sicherheit. — Das Sammeln aller Güter in den Stationshäfen, deren schnelle Umladung und Vertheilung

werden. Beyde Präfecten werden zu diesem Ende zwey Mitglieder der Handelskammern, zwey alte Schiffmeister, und einen von den bey dem Octroi angestellten Inspectoren von der rechten Rheinseite zu Rathe ziehen. Diese Anordnungen sollen dem Generaldirector des Octroi mitgetheilt, und der Genehmigung der französischen Regierung deßwegen unterworfen werden, weil die Stations-Städte auf dem linken Rheinufer liegen.

in die bereit stehenden Tourschiffe, der unaufhaltsame Transport bis zur nächsten Station, gewährt eine Geschwindigkeit, die auf keine andere Art erzielt werden kann, und nur Ausnahmen von der allgemein bestehenden Regel, können, wie man bereits zur Genüge dargethan hat, dies aus diesen Einrichtungen entspringende Gute lähmen, und gänzlich aufheben.

Diese Einrichtungen, weit entfernt eine vernünftige, und mit dem allgemeinen Staats-Wohl vereinbare Freyheit zu beschränken, unterstützen, beleben den Handel und die Schifffahrt, indem sie diese beyden Zweige des Wohlstandes der Staaten einer nothwendigen Ordnung und Polizey unterwerfen, ohne welche keine gemeinnützige Zwecke erreicht werden können; dies ist so wahr, daß, wenn diese Einrichtungen nicht von jeher schon bestanden hätten, dieselben noch eingeführt werden müßten. Endlich würde die Octroi-Verwaltung selbst wegen der richtigen Erhebung ihrer Gebühren nicht die volle Garantie haben, die sie durch die Stations- und Staffel-Städte findet.

Allein diese Einrichtungen des Staffels und des Umladens, um den ganzen Zweck derselben zu erreichen, müssen ganz in ihrer Reinheit erhalten werden; eine Ausnahme, die Vergünstigung für eine Stadt würde erwiesener Maßen hinreichend seyn, die Güter-Sammlungen beträchtlich zu mindern, die Abfahrt der Tourschiffer zu verspaten, und Stockung in das Ganze zu bringen. Es würde daher, ehe solche Ausnahmen gestattet werden sollten, viel besser seyn, alsdann die ungebundenste Freyheit der Verladungen zu be-

lassen, und zwar dergestalt, daß bey Aufhebung der bisherigen Stations-Fahrten die Verladungen ohne irgend eine fremde Einmischung nach Willkühr und Übereinkunft des Handelsmanns mit dem Schiffer geschähen; hierdurch würde wohl Anarchie entstehen, allein sie würde in ihren Folgen weniger schädlich seyn, als nur halbe Maßregeln durch gestattete Ausnahmen, die nur Einzelnen nützen könnten, dem Ganzen aber verderblich seyn müßten.

Doch dies wird unmöglich zu befürchten seyn, indem die Sache für sich selbst spricht, und die Stadt Maynz in der frohesten Überzeugung ist, daß die durch eine so lange Erfahrung gut und wohlthätig befundene Einrichtungen des Staffels und des Umladens in den Häfen Maynz und Kölln in ihrem reinen Princip ohne alle Ausnahme werden beybehalten und gehandhabt werden.

Franz Graf von Kesselstatt.
Baron Heinrich Mappes.
Philipp Heinrich Hadamar,
Dr. der Rechte.
Abgeordnete der Stadt Maynz.

Anlage Nro. 1.

Königlich Privilegium über die Staffel zu Maynz.

Wir Maximilian von Gottes Gnaden Römischer König, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs zu Hungern, Dalmatien, Croatien, 2c. König, Ertzhertzog zu Östreich Hertzog zu Burgunt, lotrigk zu Brabant zu Steuer, zu Kernden zu Crain zu Lutzenburg und zu Geldern Graf zu Flandern zu Habspurg zu Tirol zu Pfirt zu Kyburg zu Artys und zu burgunt Phellenz Grave zu hennegau zu hollandt zu Selandt zu Namur und zu Tyhen, Margraffe des heiligen Römischen Reichs und zu Burgunt, Landgraf zu Elsaſ, Herr zu Frißland auf der Windischen Mark zu Vertenau zu Solms und zu Mecheln, Bekennen, und thun kundt allermeniglich mit diesem Briff, daß der Erwürdige Bertoldt Ertzbischoff zu Mayntz unser und des heyligen Reichs Ertzkanzler lieber Neve und Churfürst uns hatt fürbracht, wie bey seinen fürfahren Ertzbischoffen zu Maintz in der Stadt Maintz lange Zeit, ein staffel mit der niderlag und umbschlage der Kaufmannschaften übung undt gebräuch seyn herkommen und mit ihrer Ordnung und maßgehalten worden, und uns untertheniglich angeruffen und gebetten, daß wir seiner Liebe Nachkomme undt Stifft Maintz die gemelte Staffel mit allen und jeden Uibungen und Gebräuch, wie die untzhero geübt; , gehalten und gebraucht worden ist zu besteten und confirmiren genediglich geruheten ; deshalben wir angesehen,

des gemelten Ertzbischoven Bertolds vleise, bede undt ihme seine Nachkomment und Stifft Maintz solche Staffel zu der Stat Maintz mit allen und jeden rechte Übungen herkommen, Bezirkh und Gebräuch bestediget confirmirt, underneuwert, besteten, confirmiren auf besonderen Genaden, und geben ihme auch die von neuwem uß römisch Königlicher macht vollkommenheit eigener Bewegnus und rechter Wißen in, und mit Craft dißes Briefs, also daß der genanth unser lieber Neve und Churfürst sein Nachkhommen, und Stifft, solche staffel sollen und mögen hinfürder ewiglich halten üben und gebrauchen mit Niederlage, Umschlage, und aller Gerechtigkeiten, wie die untzhero gehalten, geübt undt gebraucht worden ist, von allermeniglich ohnverhindert; und erstaden auch hirmit, uß vorgemelter macht und wißen, alle, und jede mängell undt gebrechen, wie und in weswegen die möchten hirwider gesein oder angezeigt werden, auch ohngehindert und hindannen gesetzt Obladungen von uns, gegen den gemelten Ertzbischoffen Bertholdt auf jemandes Ansuchen der gemelten Staffel halb ausgangen und die sach zurecht anhängig gemacht, were, daß, undt alles andere wie hirmit auß vorgemelter macht und beweguns wollen hindan gesetz haben;

Und gebieten darauß allen, und jeden Churfürsten, Fürsten, Praelaten, Grafen, Herrn Ritterschafft undt Stätten bei einer peen, nämblich tausent Mark löttiges feines golts halb zu unser königlicher Cammer und den anderen halben theil, dem gemelten un-

serm lieben Neven, seinen Nachkhommen, und Stifft ahn übung und gebräuch solcher staffell nit irret verhindert, oder enget, sondern sie den, ohne Irrung und Eintrag beruret, gebrauchen und nießen lasset, als lieb euch und euwerem jeden sey unsere undt des Reichs schwere Ungenadt, und die vorgemelte peen zu vermeidten mit Urkundt dieß briffs besiegelt, mit unserem Königlichen Insiegel, geben in unser undt des heylichen Reichs Statt wormbs, ahm Vierzehnten Tag des Monats July nach Christi geburt vierzehnhundert fünf und neuntzigsten, unserer Reiche des Römischen im zehenden und des hungerischen im Sechsten Jahren

Ad Mandatum Dni Regis proprium.

Daß gegenwerdig Copia auf dem Ersten Lägen oder Commun Buch Dni Archiepisc. Bertholdi so in dem Churfl. Maintzischen Archivi befindtlich Extrahirt, undt nach vleißiger collationnirung von wort zu worten allerdings gleichlautendt befunden worden. Attestor ego

Jodocus Stumpff Registratnr
Moguntinus. m. pria.

Anlage Nro. 2.

Auszüge aus der Rheinschifffahrts-Octroi-Convention.

Art. 3.

Man ist ausdrücklich übereingekommen, daß die alten Einrichtungen des Umschlags, das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge betreffend, welche in den Städten Mainz und Kölln Statt haben, mit Vorbehalt der in gegenwärtigem Vertrage ausgedrückten Einschränkungen beibehalten werden sollen, dergestalt, daß die Schifffahrt in dem obern, mittlern und untern Theile des Rheins, durch diejenigen Fahrzeuge, deren Bau und Ladungsfähigkeit am besten einem jedem dieser Theile des Flußes gemäß eingerichtet ist, und durch diejenigen Schiffer ausgeübt werden soll, welche die meiste Kenntniß und Erfahrung davon zu besitzen Gelegenheit haben.

Art. 4.

Kraft vorhergehender Uebereinkunft wird die Stadt Kölln fortfahren die Station der Schiffahrt zwischen Holland und Mainz zu seyn, die große und kleine Schiffe und andere Fahrzeuge, welche von einem unterhalb Kölln liegenden Orte kommen, sollen verbunden seyn, in dem Hafen dieser Stadt anzuhalten, daselbst auszuladen und ihre Ladungen in andere Fahrzeuge überzuschlagen.

Art. 5.

Die Stadt Mainz wird ebenfalls zufolge gedachter Uebereinkunft fortfahren die Station der Schiffart zwi-

schen Köln und Strasburg zu seyn; die große und kleine Fahrzeuge sollen ebenfalls gehalten seyn in dem Hafen dieser Stadt nach dem vorhergehenden Artikel umzuladen.

Art. 6.

Die nämliche Vorschriften sollen für jene Fahrzeuge gelten, welche den Rhein hinunter fahren; dem zufolge sollen alle diejenigen, welche ebenfalls oberhalb Mainz geladen worden sind, nicht weiter fahren können, als in den Hafen dieser Stadt woselbst sie ihre Ladungen in andere Fahrzeuge übersetzen müssen, so wie jene welche zu Mainz oder an einem andern Orte zwischen Mainz und Kölln geladen worden sind, an dem Hafen von Kölln nicht vorbeifahren können, ohne ihre Ladung in andere große oder kleine Schiffe übergesetzt zu haben.

Art. 10.

Die Freiheiten der Frankfurter Messe, sollen was die Stations Städte angeht künftighin fortwährend bestehen, wie dies zeither der Fall war.

Art. 11.

Ausser den Freiheiten deren die Frankfurter Messen geniessen, erhalten die dem Hafen von Mainz zugehörigen Schiffe, welche von Mainzern Schiffern geführt werden, und welche in der Stations-Stadt Kölln für Rechnung der Frankfurter Kaufleute geladen worden sind, und worin sich nur für die Stadt Frankfurt bestimmte Waaren befinden, die Begünstigung sich unmittelbar nach Frankfurt begeben zu können, ohne in

Mainz umladen zu müßen; jedoch sind die Schiffsmeister der gesagten Schiffe gehalten in dem Hafen von Kölln vor ihrer Abreise eine Erklärung von sich zu geben, daß sie Willens seyen, diesen Vortheil benutzen zu wollen.

Sie werden in diesem Falle auf dem Büreau zu Wellmich über das gewöhnliche Octroi-Recht noch den zehnten Theil desselben entrichten, und zu Mainz die Hälfte des Wag- und Krahnengeldes bezahlen, welches sie ihrer Ladung nach hätten bezahlen müssen, falls sie in dieser Station aus und umgeladen hätten.

Die Schiffsführer werden gehalten seyn, die Manifeste ihrer Ladung vorzulegen.

Gegenwärtige Ausnahme darf in keinem Falle auf solche Schiffe ausgedehnt werden, welche einem andern Hafen als dem Mainzer zugehören, eben so wenig als auf jene Schiffe, welche im Ganzen oder auch zum Theile mit Waaren beladen sind, welche eine andere Bestimmung als nach Frankfurt haben.

Anlage Nro. 3.

Copia Decreti ahn Commercien Rath Engel und Raths=verwandten Schorr ddo. Mainz d. 4. 7bris 1748.

Nachdemahlen Ihro kurfürstl. Gnaden, unser allerseits gnädigster Herr auf mehrmaliges unterthäniges Suppliciren der hießigen Schifferzunft forthin über derselben Zustand und allerdings nöthiges Rettungs=Mittel nach eingelangter pflichtmäßigen Zeugniß deren der Sachen Kundigen aus landsväterlicher Milde gnädigst bewilligt haben, daß dermalen

Erstens der hiesigen Schifferzunft sämtliche unterrheinische Gütern gleich denen oberrheinischen zu Beschiffung nach und von Frankfurt zu Berg und Thal zugelegt, und davon

Zweit. allein dasjenige ausgenommen und denen hiesigen Marktschiffern beibehalten seyn solle, was aus dahiesiger Stadt nacher Frankfurt, oder von daselbsten anhero für hiesige Stadt an Waaren, Gütern, sofort auch Wein und Früchten abzuführen vorkommt; wo benebens

Dritt. Dann auch besagten Marktschiffern die Passagiers und zugehörige Bagage und Effecten bevorbleiben, als wird dem kurfürstl. Commercien Rath Engel und Rathsverwandten Schorr hiemit anbefohlen, bei der diesen Nachmittag gleich zu berufenden Schifferzunft mit Zuziehung des Beseher, Nachgänger und Uiberschlaeger die vordersame Einricht und Vorkehr dahin zu thun, und solche demnächst schriftlich dahier einzu=

bringen, damit nunmehro wegen beständig ohnklagbarer Befriedigung deren besagten niederrheinischen Gütern auf Frankfurt und zurück ebenwohl die genugsame Sicherheit obhanden seyn möge, als bis daher wegen deren oberrheinischen keine Beschwerden zu vernehmen gewesen, wobei dann besonders die mehrgedachte Schifferzunft vor die gute und ohnmangelhafte Beförderung der Kaufmannschaft in Solidum zu haften, weniger nicht den Frachttax zu beobachten hätten und so viel

Viert. die Verzollung anbelangt, ob zwar dießfalls wegen denen oberrheinischen Gütern der sonst gewöhnliche Nachlaß denen hiesigen Schifleuten zur Zeit angediehen, gleichwohlen von den unterrheinischen Gütern die Verzollung stricte wie Marktschiffern nach ihrem selbst eigenen Erbiethen leisten sollen und da

Fünft. denen hiesigen Markschiffern solchergestalten ihre Nahrung geschwächet wurde, als hättet ihr dem Klippel und Reiter hierbei gleichfalls bekannt zu machen, daß ihnen kein weiteres Bestandgeld so lang abgenommen werden solle, als wegen deren kurpfälzischen Hemmungen die gegenwärtige Nothhülf fürwähren wird. Sign etc.

Anlage Nro. 4.

Ministère de L'Interieur.

Paris le 22. Juillet 1808.

Le Ministre de l'Interieur.

Vû l'art. 10 de la convention du 15 Aout 1804 entre S. M. Impériale et S. A. E. Le Prince Primat touchant l'octroi du Rhin qui porte que les Franchises des foires de Francfort en ce qui concerne les Stations de la navigation du Rhin continueront d'avoir lieu comme par le passé.

Vû la déliberation de la direction générale du dit octroi en date du 27 Aout 1807 qui, en déterminant le prix du frêt sur le Rhin pour diverses destinations, en fixe un pour la navigation directe de Francfort à Cologne;

Vû la décision de la Commission de revision en date du dix huit Fevrier 1808 qui deboute les préposés du commerce de Francfort de leur demande tendante à obtenir la navigation directe de Francfort à Cologne sans rompre charge à Mayence, et leur fait défense d'y contrevenir.

Considérant que les Priviléges des Foires de Francfort, en ce qui concerne la navigation directe, doivent être constatés avant que l'on puisse statuer sur l'objet de cette contestation.

Arrête ce qui Suit:

Art. 1. Il sera, à la diligence du directeur Grl. de l'octroi du Rhin, fait une enquête publique à l'effet de savoir, si dans les tems qui ont précedé la réunion des départemens de la rive gauche du Rhin à l'Empire Français, les embarcations chargées à Francfort de marchandises destinées pour les villes situées sur le Rhin audessous de Mayence étaient ou non dispensées de rompre charge au port de Mayence, lors des Foires de Francfort, et pendant combien des jours chaque année;

En conséquence le directeur Général fera connaitre la dite enquête par les papiers publics et fixera un espace de trois mois, pendant le quel tous ceux qui pourront donner des renseignemens, seront sommés de le faire, soit de vive voix, soit par écrit: Les dépositions verbales seront reçues sans frais par les receveurs de l'Octroi.

Art. 2. Les trois mois expirés, le Directeur Général rendra compte sommairement dans un rapport particulier, de tous les renseignemens, resultant de cette enquête, et il exprimera son opinion et celle des inspecteurs de l'octroi individuellement sur le fonds de la question.

Art. 3. Mr. le Conseiller d'Etat, Dire-

cteur Général des ponts et chaussées est chargé de l'exécution du présent arrêté. Signé Crétet.

Pour copie conforme, Le Chef de la division de la navigation générale interieure. Signé Beaunier.

Pour copie conforme, Le directeur Général de l'octroi de navigation du Rhin. Signé Eichhof.

Pour ampliation, Le Secrétaire Général de la prefecture. Signé Ruell.

Pour copie conforme,
Le Maire de Mayence.
Macké.

Anlage Nro. 5.

Extrait

du registre des Déliberations de la Commiſsion assemblée en vertu de l'article 123 de la Convention sur l'octroi de navigation du Rhin.

Mayence le 18. Fevrier 1808.

La Commission, Vu les reclamations du Commerce de Francfort, expositives que, contrairement à la Convention, les bateaux allant de Francfort à Cologne sont forcés de rompre charge á Mayence, que par suite de cette mesure on les astreint à présenter les feuilles particuliers de chargement à la Commission du port de Mayence; qu'on avait délivré des feuilles gé-

nérales de chargement dans le port de Mayence, mais que le Commerce de Cologne avait refusé de s'en contenter, sons le pretexte qu'elles n'étaient pas conformes à l'art. 102 du Code de commerce pour n'avoir pas énoncé le nom du commifsionnaire intermédiaire ; les dites reclamations tendantes à ceque le droit de faire partir des bateaux chargés à francfort pour le port de Cologne, sans rompre charge à Mayence, et sans s'y arreter plus longtems qu'il ne faut pour le payement de l'octroi, soit maintenu.

Vû le mémoire de la Chambre de commerce de Mayence relatif au même objet, et tendant à cequ'il soit fait défense aux bateaux venant de Francfort de passer le port de Mayence sans y rompre charge.

Considerant que les Stations de Cologne et Mayence ont été conservées dans la convention de 1805 pour la surétée et celerité du commerce, que par consequent toutes les questions y relatives regardent la police de la navigation, et sont comme telles de la compétence de la Commifsion.

Considerant, quant au fond, que le commerce de Francfort n'a produit aucune piéce par la quelle son assertion d'avoir joui de ce droit sous l'ancien régime soit établie; que la chambre de commerce de Mayence a au contraire produit des piéces en forme authentique, qui établifsent la preuve que l'ancien droit d'éta-

pe a été exercé sans aucune exception, et qu'en des cas particuliers le prince a seulement dispensé par un effet de sa grace, et sous la reserve exprefse que ces faits ne doivent tirer à consequence. Mais

Considerant que dans l'espéce, d'un coté l'art 128 de la Convention défend d'alleguer, pour infirmer ses dispositions ni même pour y suppléer et les interprêter, ancun traité, non plus qu'aucunes constitutions, lois, ordonnances, reglemens ou usages d'une date antérieure, de quelque autorité que ces lois et ordonnances soient émanées, et quelques anciens et universels que puissent avoir été ces usages, mais la présente convention servira de regle unique en cequi concerne la navigation du Rhin, sa police et les droits aux quels elle est soumise.»

Que de l'autre côté, s'il est vrai de dire que l'art 3 n'a fait que conserver les anciens établifsemens de relâche et d'échelle qui subsistaient dans les villes de Mayence et Cologne, il n'en est pas moins vrai que les deux hautes parties contractantes n'ont pas abandonné à l'arbitraire, en quoi l'étendue de ces établifsemens doit consister, qu'elles n'ont pas voulu laifser subsister des altercations invéterées, mais qu'elles ont reglé de la manière la plus positive l'exercice de ces droits.

Qu'ainsi pour l'espéce proposée, il est sta-

tné formellement par les Articles 4 5 et 6, qu'en vertu de l'art 3. les embarcations qui auront été chargées au dessus de Mayence, ne pourront se rendre plus loin que le port de cette ville et devront y verser leur chargement dans d'autres barques ou bateaux.

Qu'il n'ya exception à la regle générale établie par les art. 4 et 5. que dans les cas prévus par les art. 10 et 11., mais que les exceptions mêmes confirment la regle;

Il suit de ces principes qu'il n'ya plus lieu d'alléguer d'anicens usages, dûssent-ils même être prouvés; que les dispositions de la convention sont claires, précises et générales; qu'il n'ya donc pas lieu d'admettre des distinctions qui anéantiraient leur effet;

Considerant quant aux reclamations subsidiaires, qu'on n'en a point fait une demande formelle; que l'objet se trouve en outre reglé tant par la Convention de 1805 que par le reglement de station;

Pour ces motifs,

La Commission à débouté et déboute les préposés du Commerce de Francfort de leur demande tendante à obtenir navigation directe de Francfort à Cologne, sans romprecharge à Mayence, leur fait défense de contrevenir à la présente d'écision, sous les peines de droit; et quant au surplus de leurs reclamations, dit qu'il n'ya pas

lieu à délibérer, sauf à ceux à se ettre en règle s'ils s'y croient fondés;

Arrête en outre qu'expédition du présent sera transmise aux réclamans, au Directeur Général de l'octroi de Navigation, et à la chambre de commerce de Mayence,

Signé Jeaubon St. André, President; le Comte de Beust, Wernher, et Becker secretaire.

Pour Expédition Conforme,
Le secretaire de la Commission
Becker.

Anlage Nro. 6.

Extrait

du registre des Délibérations de la Commission assemblée en vertu de l'article 123 de la Convention sur l'octroi de navigation du Rhin.

Mayence, le 22. Fevrier 1808.

Vû les Mémoires présentés par le Maire de la Ville de Mayence et la chambre de Commerce de la même ville, par lesquels aprés avoir exposé, que contrairement à la Convention de 1805 et au droit de rélache conservé à la Ville de Mayence, les Bateaux du haut et du bas Rhin au lieu d'entrer directement dans le Mein, selon la faculté à eux accordée par les Articles 11 et 12 de la Convention, déchargent à la pointe du Mein au milieu du fleuve sans aucune surveillance et sans nul secours; les Exposans demandent qu'en éxécution de la Convention tout chargement et déchargement à la pointe du Mein soit défendu.

Considerant que selon l'art. 3 de la Convention le but principal des établissemens de rélache a été que la Navigation sur toutes les parties du fleuve, soit exercée par des embarcations dont la Construction et la Capacité sont le mieux appropriée à chacune de ces parties du fleuve,

Considérant que si les Articles 11 et 12 permettent dans les cas y prévus à quelques embarcations d'entrer dans le mein sans rompre charge á Mayence, cette faculté ne peut s'entendre que des embarcations appropriées à la Navigation du Mein.

Considerant que l'Art. 11. n'accorde la faculté y énoncée qu'aux embarcations qui vont directement de Cologne à francfort; or l'idée d'une Embarcation allante directement est exclusive de celle d'un changement qui pourroit se faire en route, puisque l'embarcation, loin d'y aller directement, ou n'y vient pas du tout ou emprunte une autre embarcation qui ne vient pas de Cologne.

Considerant que si l'Art. 12. ne se sert pas literalement du terme directement, les Dispositions sont cependant liées avec l'Article analogue qui le préeéde et en reçoivent leur interprétation; qu'en outre les Dispositions textuelles de l'Art. 12. ne sont relatives qu'aux embarcations qui viennent du haut Rhin pour se rendre à francfort, ce qui exclud les embarcations qui ne viennent point du haut Rhin, et qu'on emploi seulement à l'embouchure du Mein dans le Rhin.

Considerant que l'abus d'énoncé est contraire à l'esprit de la Convention dont toutes les Dis-

positions tendent à porter surèté, célerité et régularité dans cette partie si longtems négligée;

Mais considerant que les réclamans n'ont alléqué aucun eas particulier ou l'on ait contrevenu à la Convention, ou qu'on se soit opposé à son Exécution

Pour ces motifs:

La comission déclare qu'il n'y a pas lieu quant à présent de prononcer, sauf aux réclamans de pourvoir ainsi qu'ils aviseront à la stricte éxécution de la loi

Ordonne en outre qu'Expédition du présent sera transmise au Maire ainsi qu'à la chambre de Commerce de Mayence.

Signé: Jeaubau St. Andrée Président, le Comte de Beust, Wernher, et Becker Sécrétaire.

Pour Expédition conforme
Le Sécretaire de la Commission
Becker.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Das Staffel-Recht oder die Stations-Fahrt auf dem Rheine, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Maynz in geschichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinsicht dargestellt

[S.l.] 1814

J.publ.e. 502,20
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10558085-6